

Antrag

der Abgeordneten Georg Brunnhuber, Renate Blank, Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Wilhelm Josef Sebastian, Thomas Strobl (Heilbronn), Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

Verbesserung der Perspektiven für den Bundesfernstraßenbau

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Pällmannkommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ und die Verkehrsministerkonferenz weisen seit langen darauf hin, dass für den Bau und die Instandhaltung der Bundesfernstraßen eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 2 Mrd. Euro besteht. Darüber hinaus war die Haushalts- und Finanzplanung sowie die Höhe der zur Verfügung gestellten Investitionsmittel in den Jahren 1999 bis 2002 erheblichen Schwankungen unterworfen. Solche Schwankungen sind auch über das Jahr 2002 hinaus zu befürchten. Unterfinanzierung und Mittelschwankungen stehen jedoch effizienten Straßenbauinvestitionen unter Bereitstellung angemessener privater Baukapazitäten entgegen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass:

1. Haushaltsmittel für die Bahninvestitionen, die ziemlich sicher im Laufe dieses Haushaltsjahres 2002 nicht sachgemäß zu verausgaben sind, vorübergehend in den Bundesfernstraßenbau umgeschichtet werden.
2. Als wichtigen Schritt zur Bestätigung der Bundesfernstraßeninvestitionen durch eine gesetzliche Zweckbindung im vorgesehenen Autobahn-Maut-Gesetz sicherzustellen, dass Einnahmen aus der Maut für schwere Lkw, die den Umfang der Kostendeckung übersteigen, nur für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden, und dass das Maut-Aufkommen zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen dem Verkehrshaushalt des Bundes zugeführt wird.
3. Es muss Planungssicherheit im Bundesfernstraßenbau über das Jahr 2002 hinaus geschaffen werden. Das Investitionsprogramm von 1999 bis 2002 läuft zum Ende dieses Jahres aus. Auch das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) endet im Jahr 2003. Die rechtzeitige Umsetzung des bereits maßnahmenscharf angekündigten Anti-Stau-Programms von 2003 bis 2007, welches auf den Einnahmen der ab dem 1. März 2003 geplanten Autobahn-Maut für schwere Lkw basiert, ist durch die Verzögerungen bei der Vergabe der Erhebungstechnik in Frage gestellt.

4. Die Länder bei der Aufstellung von Investitionsprogrammen im Bundesfernstraßenbau künftig partnerschaftlich zu beteiligen.

Berlin, den 25. Juni 2002

Georg Brunnhuber	Dr. Hermann Kues
Renate Blank	Peter Letzgus
Eduard Oswald	Eduard Lintner
Dirk Fischer (Hamburg)	Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy	Dr. Michael Meister
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)	Norbert Otto (Erfurt)
Klaus Brähmig	Hans-Peter Repnik
Hubert Deittert	Heinz Schemken
Peter Götz	Wilhelm Josef Sebastian
Manfred Heise	Thomas Strobl (Heilbronn)
Norbert Königshofen	Dagmar Wöhr
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion	

Begründung

1. Es ist nicht zu vertreten, dass nach Mitteilung der Bundesregierung baureife Straßenbauprojekte im Umfang von ca. 17 Mrd. Euro bisher nicht begonnen werden konnten, und gleichzeitig große Haushaltsbeträge von der Deutschen Bahn AG nicht, oder jedenfalls nicht sachgerecht verausgabt werden können. Mit der vorübergehenden Verwendung im Bundesfernstraßenbau wird das Investitionsvolumen im Bereich der Deutschen Bahn nicht geschmälert, sondern nur eine flexible Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel innerhalb des Bereichs der Verkehrswege ermöglicht.
2. Durch die Verwendung der Einnahmen aus der Maut für schwere Lkw ausschließlich für den Verkehrshaushalt des Bundes kann ein signifikanter Teil der Finanzierungslücke im Straßenhaushalt des Bundes geschlossen werden. Die zusätzlich zur bisherigen Abgabenbelastung zu erhebende Lkw-Maut darf nur gezielt für die Verbesserung der Verkehrswege, und nicht zur Schließung anderweitiger Haushaltslöcher verwendet werden.

Die Auftragsverwaltung der Länder und die Bauwirtschaft benötigen im Sinne einer effizienten Planung – unabhängig von der notwendigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes – jedoch dringend Kenntnis darüber, mit welchen Mittelvolumen für den Bundesfernstraßenbau sie in den kommenden Jahren rechnen können. Die Baumaßnahmen im Rahmen des Investitionsprogrammes, des ZIP und des Anti-Stau-Programms sind einseitig vom Bund, ohne Mitsprache der Länder festgelegt worden. Damit waren die Länder auch von der Prioritätensetzung ausgeschlossen. Dies entspricht nicht dem Leitbild einer partnerschaftlichen und kooperativen Verwaltung im Bundesfernstraßenbau. Die Länder sind deshalb ab sofort wieder im Bundesfernstraßenbau partnerschaftlich zu beteiligen.